Deutscher Bundestag
16. Wahlperiode

Drucksache 16/734
16. 02. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, Wolfgang Wieland, Hans-Christian Ströbele, Dr. Reinhard Loske und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Finanzierungsrisiken eines überdimensionierten Ausbaues des Flughafens Schönefeld

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Von welchen Baukosten des geplanten Flughafens Berlin-Brandenburg-International (BBI) geht die Bundesregierung derzeit aus, und wie sollen diese finanziert werden?

   Wie hoch ist der geplante Finanzierungsanteil des Bundes, und wann ist dieser zu leisten?

   Wie hoch sind die aufgrund des Ausbaus des Flughafens resultierenden Baukosten der Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich der Straße und der Schiene, und wann werden diese geleistet?

2. Hält die Bundesregierung die geplanten eigenen Finanzierungsanteile der Flughafengesellschaft aus dem laufenden Cashflow für realistisch?

3. Hält die Bundesregierung die von der Flughafengesellschaft dem Finanzierungskonzept des Flughafenausbaus zugrunde gelegten Flugbewegungs- und Passagierentwicklung sowie der abgeleiteten Umsatzerlöse für realistisch, und wie bewertet die Bundesregierung die derzeitige Stagnation des Betriebsergebnisses aus aviatorischen Sektoren trotz positiver Entwicklung der Flugbewegungen?

4. Wie beurteilt die Bundesregierung, dass die Flughafengesellschaft noch vor dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zur Gültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses Ausschreibungen von Bauleistungen auslobt und Bauaufträge vergibt?

   Wer trägt nach Auffassung der Bundesregierung mögliche finanzielle Schäden, die der Flughafengesellschaft in dem Fall entstehen, wenn durch das ausstehende Urteil Ausschreibungen aufgehoben und überarbeitet werden müssen und bereits durchgeführte Baumaßnahmen funktionslos werden?

5. Welches Fluggastaufkommen könnte Schönefeld unter der Voraussetzung der Erweiterung der Abfertigungskapazitäten und der Verbesserung der landseitigen Anbindung derzeit aufnehmen?

6. Wie schätzt die Bundesregierung das Einzugsgebiet des Flughafens Schönefeld ein?

   Welcher Anteil des Fluggastaufkommens der Berliner Flughäfen kommt aus Berlin, welcher aus Brandenburg und welcher aus anderen Bundesländern?

7. Welcher Anteil des Fluggastaufkommens nutzt den Flughafenstandort für den Geschäftsverkehr und welcher für den Urlaubsverkehr?

8. Wie bewertet die Bundesregierung mit Blick auf den Finanzierungsanteil des Bundes und das geschätzte Fluggastaufkommen, dass die DB AG einen ICE-Halt am Bahnhof Schönefeld bereits heute und einen IC-Halt mit Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels für unwirtschaftlich hält?

   Sieht die Bundesregierung die in Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes definierte Gewährleistung der Verkehrsbedürfnisse im Fernverkehr als erfüllt an, wenn am Bahnhof Schönefeld ab dem Sommer 2006 keine Fernzüge mehr halten?

9. Hat die Bundesregierung geprüft, wie hoch der Einspareffekt einer Variante der Schienenverkehrserschließung ist, die den bestehenden Flughafenbahnhof in modernisierter Form nutzt, wobei die Verbindung zum neuen Terminal unterirdisch z. B. mit einem People-Mover-System erfolgen könnte?

10. Welcher Zeitraum würde ggf. für eine Umplanung und ein Planänderungsverfahren für eine solche Variante benötigt, und wie würden sich die Bauzeiten gegenüber der Ursprungsplanung verkürzen, wenn anstelle der zeitgleichen Errichtung des Tiefbahnhofes und des Terminal der Umbau des bestehenden Bahnhofes und Errichtung des neuen Terminal voneinander entkoppelt durchgeführt werden könnte?

11. Weshalb wurde für Berlin-Schönefeld eine 4 000 m lange Start/Lande-Bahn geplant, wenn die Flughafen Leipzig/Halle GmbH eine 3 600 m lange für alle möglichen Interkontinentalverkehre mit allen bekannten Flugmustern für ausreichend erachtet?

    Warum wird weiterhin ein überdimensioniertes Hauptpassagevorfeld geplant?

12. Hält die Bundesregierung die Einschätzung der Flughafengesellschaft, dass eine Verzehnfachung der Luftfrachtmenge bis 2020 in Schönefeld erzielt werden kann vor dem Hintergrund der Verlagerung des Luftfrachtdrehkreuzes der DHL an den Flughafen Leipzig/Halle weiterhin für realistisch?

13. Welche Auslastungsprognose der geplanten Schieneninfrastruktur am Flughafen Schönefeld und welcher zu erreichende Modal-Split-Anteil des Flughafenverkehrs bildet die Basis für die Bewilligung der Baukostenzuschüsse nach dem Schienenwegeausbaugesetz durch den Bund?

    Werden die bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturgesellschaften von den Eisenbahnverkehrsunternehmen vor der Aufnahme der Ausführungsplanungen vertragliche Bestellgarantien für die Infrastrukturnutzung vereinbaren?

14. Wann plant die Bundesregierung, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes den Ausbau der Dresdner Bahn einschließlich Mahlower Kurve in Betrieb nehmen, und sind alle notwendigen Finanzierungsvereinbarungen hierfür unterzeichnet bzw. wann sollen sie unterzeichnet werden?

    Welche Fahrtzeitverkürzungen ergeben sich zwischen Berlin und Dresden und zwischen dem Flughafen Schönefeld und dem Hauptbahnhof–Lehrter Bahnhof durch Inbetriebnahme der Ausbauten?

15. Wie bewertet die Bundesregierung – auch mit Blick auf die Finanzierungsvereinbarungen – einen Vorschlag, den Fughafen Schönefeld über eine Verbindung Gesundbrunnen–Lehrter Bahnhof–Potsdamer Platz über die Mahlower Kurve mit einer mit Wechselstrom betriebenen S-Bahn anzubinden, um neben einer Anbindung des Flughafens den Hauptbahnhof–Lehrter Bahnhof besser mit dem SPNV in Nord-Süd-Richtung zu erschließen?

Berlin, den 16. Februar 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333